

展示「湖西を拓く - 江若鉄道 - 」

10月11日(火)～11月11日(金)

11月14日(月)～12月9日(金)

1 滋賀県と鉄道



「測量のため御雇外国人出張の件達」 明治3年(1870年)(で展示)
 明治3年、最初の鉄道技術者としてエドモンド・モレル(イギリス)が来日し、日本の鉄道建設が本格的に始まる。文書はこの年に各県に出された測量予定の

達。県内では翌4年から京都・大津間の測量が開始され、実際に鉄道技師の外国人が訪れた。

【明う151(16)】

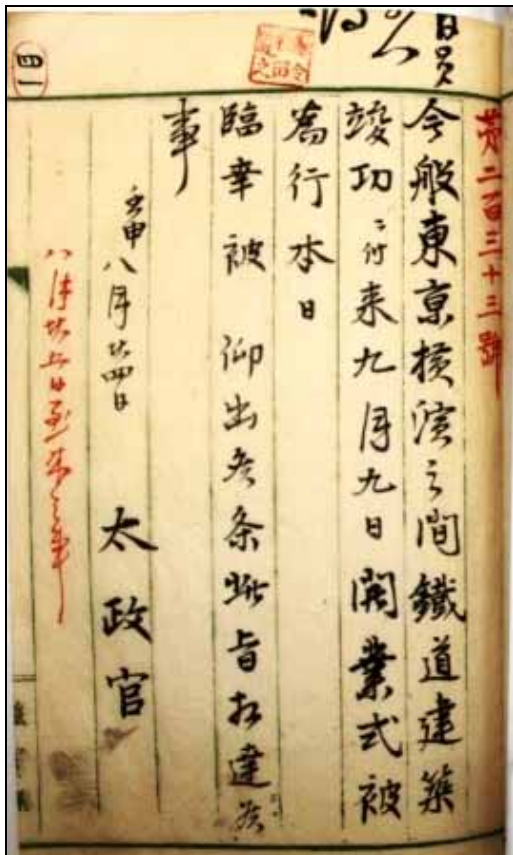
「鉄道開線のため測量杭管理の布令」 明治5年(1872年)
 (で展示)

滋賀県令(現在の知事)松田道之から藤尾・横木・別所村・大津町(それぞれ現大津市)に出された布令。測量のために立てた杭を「抜捨」てたり「切取」ったりする「粗暴」には厳重な処置を行うという。当時は、鉄道建設に反対する意見が人々の間にもあったという。

【明い224(76)】



【 】は「滋賀県歴史的文書」の目録番号

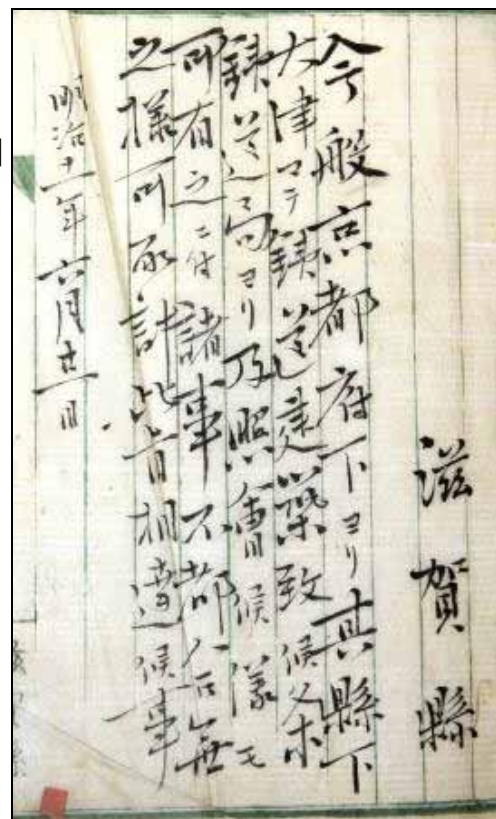


【明あ 10(41)】

左「東京・横浜間鐵道開業式の件達」
 明治5年(1872年)8月24日()
 日本における鐵道の運行は、明治5年の新橋・横浜間の開通に始まる。開業式は9月9日に予定されていたが、雨天のために前日になって中止され、天皇の臨席のもと12日(新曆で10月14日)に改めて挙行された。東京に駐在している県の奏任官以上(高等官)の官吏も招待された。

下「京都・大津間鐵道建築の達」
 明治11年(1878年)()
 旧東海道線の京都・大津間の着工についての通達。工部省御用取扱參議伊藤博文が出している。これは、明治13年(1880年)に開通する。その後、22年には長浜・大津間が繋がり、県の東部を鐵道が全通するようになる。

【明と 4(2)】



年表

明治5年(1872年)	新橋・横浜間、開通
明治7年(1874年)	大阪・神戸、開通
明治10年(1877年)	神戸・京都 "
明治11年(1878年)	大津・京都間、起工
明治13年(1880年)	大津・京都間、開通
明治15年(1882年)	長浜・柳瀬間、開通
明治16年(1883年)	長浜・関ヶ原間、開通 (長浜・大津間は汽船が運航)
明治17年(1884年)	長浜・敦賀、全通
明治22年(1889年)	長浜・大津間、開通

2 敷かれなかった鉄道



上「京北・小浜両鉄道敷設についての見解」明治31年(1898年)(・) 明治22年に県内を旧東海道線が全通したことにより、大津は通過駅の一つとなってしまう。湖西地方を通る京北・小浜鉄道の計画について、大津商業会議所は大津の「衰況挽回の好時機」になると期待を寄せている。この大津市の人々の思いは、後に江若鉄道を実現させる原動力の一つとなった。【明え243(22)】

下「京北鉄道線路の経過する地方」

明治28年(1895年)()

京北鉄道は明治27年に申請された私鉄。後には渋沢栄一も発起人に加わった。京都の吉田から滋賀の今津へ途中を越えて通じるルートや、大津から今津・海津・常宮(福井県敦賀市常宮)まで繋ぐ路線などが構想された。【明て14(47)】

京北	西ノ京	大津	堅田	小松	海津	氏田
鐵道線路	岡崎町	三井寺	今宿	勝野	野口	敦賀
ノ経過スル	御陵村	大津停車場	木戸	今津	山中	常宮
地方		坂本				
						以上合計六拾五哩



「京北鉄道の義につき上願」

明治 28 年(1895 年)()

滋賀県沿道発起人から滋賀県の籠手田知事あての願。京北鉄道は、北陸鉄道や敦賀港と京阪を結び、湖西の進歩に益する、と建設を出願している。また、饗庭野演習場にとって重要な線路となるともいっている。

【明て 14(20)】

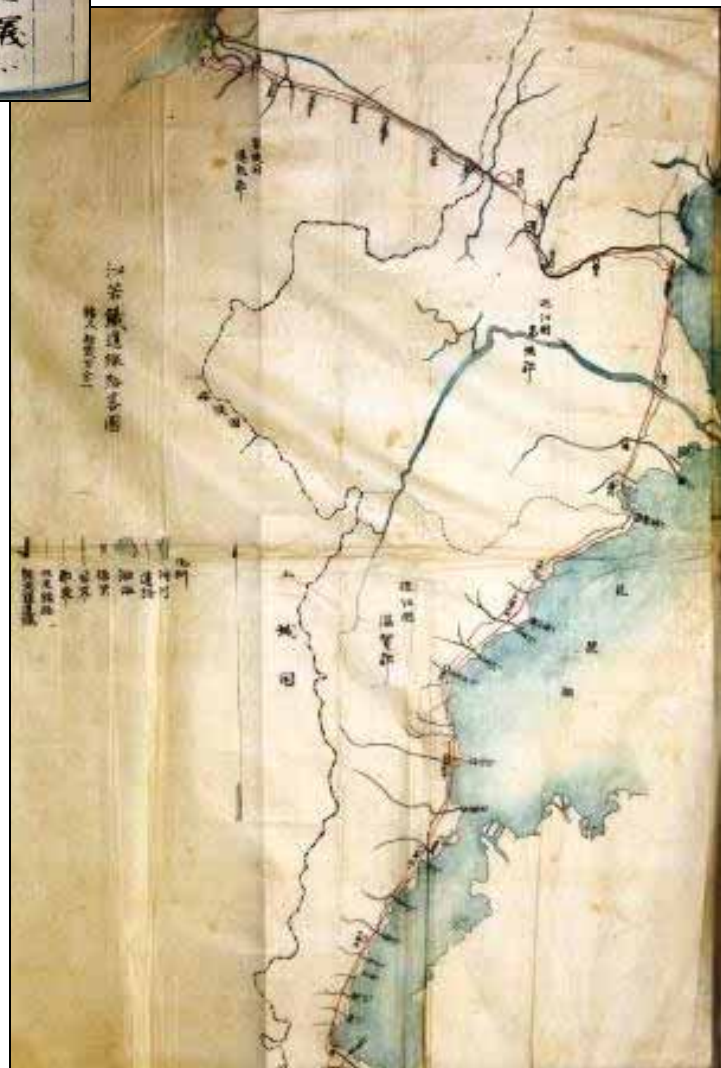
「江若鉄道(小浜鉄道)路略図」

明治 28 年(1895 年)頃か ()

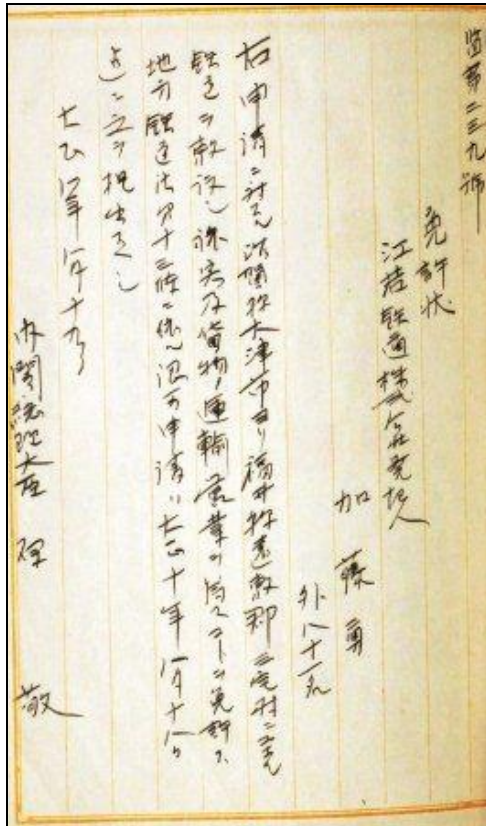
小浜鉄道は、地元とともに中央の資本家も加えて明治 28 年から鉄道敷設の出願がなされた。

この鉄道は、大津から小浜までを繋ぐことを目的とし、「江若鉄道」と名乗った時期もある。この図から、後の江若鉄道の構想と同様のルートを目指していたことがわかる。

【明て 16(23)】



3 江 若 鉄 道



「江若鉄道免許状」(写し)

大正8年(1919年)8月19日 ()

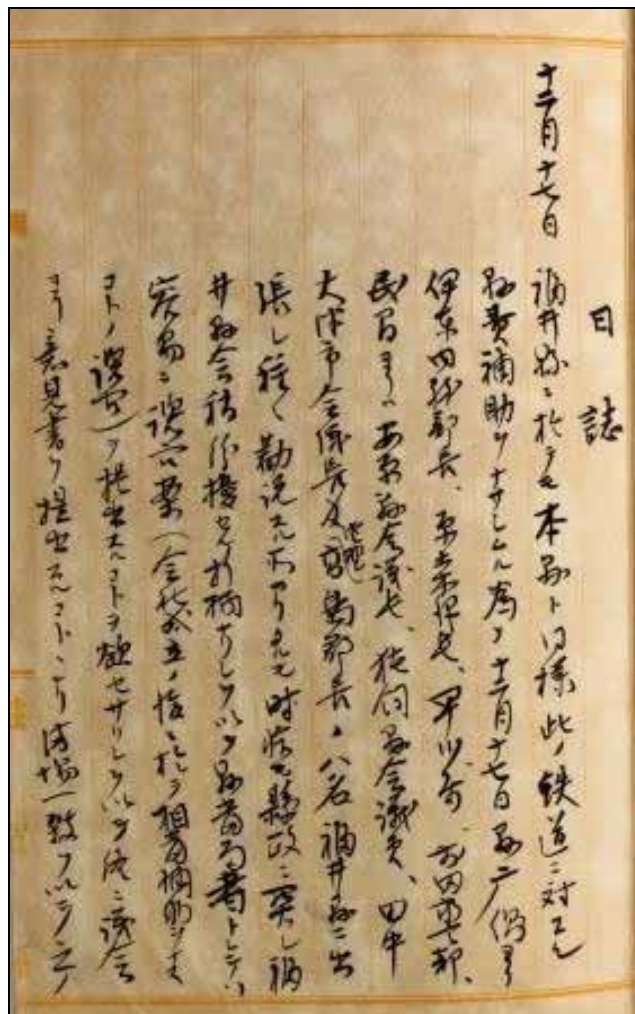
大正8年8月19日に大津・三宅(福井県三方上中郡若狭町三宅)間で鉄道営業の免許状が下付された。出願の代表は鉄道技師であった加藤勇。

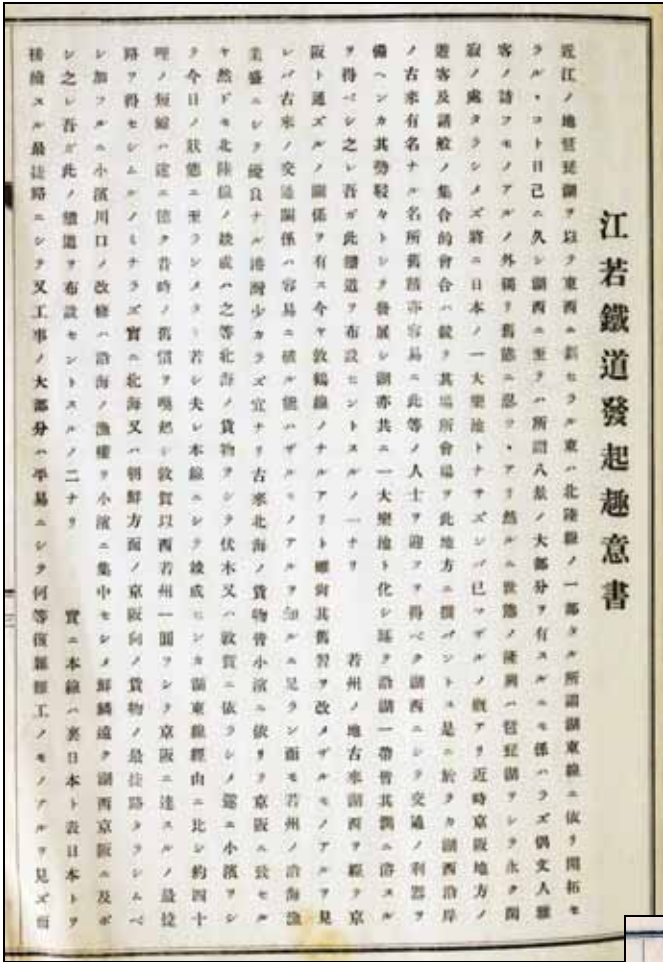
【大と8(1)】

「日誌」大正7年(1918年)
12月17日 ()

県では江若鉄道建設の進捗を日誌につけている。鉄道建設に対して補助を出すことを決めた県は、福井県にも同様に補助を依頼するため、内務部長ら8人を出張させている。福井県は、補助はできないが、意見書を提出するなど建設への協力は約束してくれたと書かれている。

【大こ36(9)】





「江若鐵道發起趣意書」
大正8年(1919年) ()

湖西沿岸に観光客を誘致して琵琶湖を「一大楽池」とする、「北海又は朝鮮方面」の貨物を小浜から京阪神へつなく、などを会社設立の趣意とした。

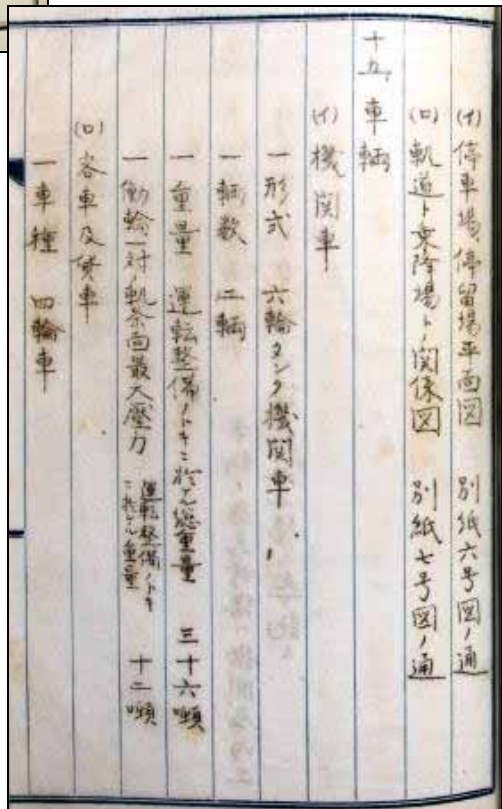
【大こ 36 (9)】

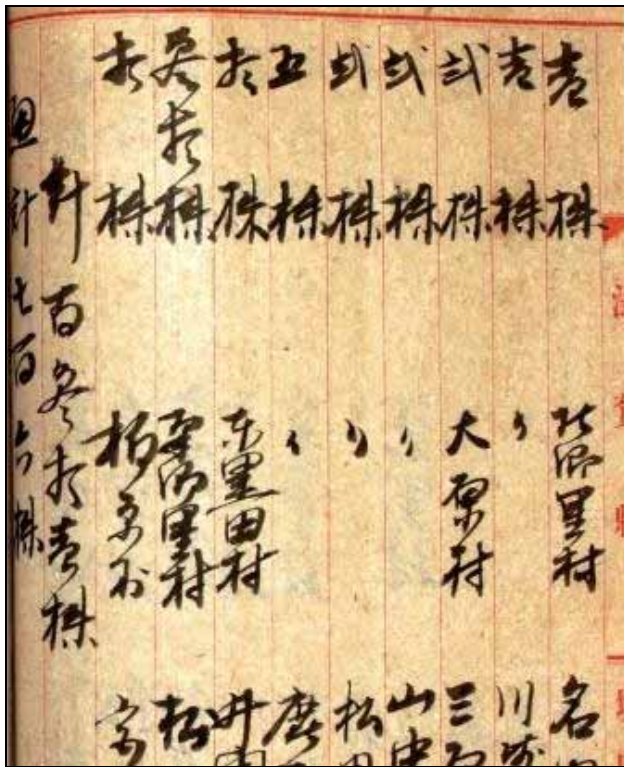
「江若鐵道工事施行認可書 工事方法書」

大正8年(1919年) ()

江若鐵道は軌間 1,067mm(3 フィート 6 インチ)の輕便鐵道。蒸氣機關車(6輪タンク機關車)2両と客車 20両で運行が開始された。昭和6年(1931年)には、いち早くガソリンカーを導入するなど、新しい技術を積極的に取り入れる会社だった。

【大と 8 (12)】





「鉄道株式申込みに関する件（坂田郡）」

大正8年(1919年)12月5日

()

鉄道沿線の高島・滋賀郡、大津市はもとより、県内の全郡に株式が振り当てられた。

坂田郡長から内務部長あての7回目の報告では、今回131株、合計で706株の株式を取りまとめたとのこと。1株からの出資者の名前が書かれている。1株は50円（当時の小学校教員初任給に相当）。払い込みは5円からだった。

【大と7(31)】

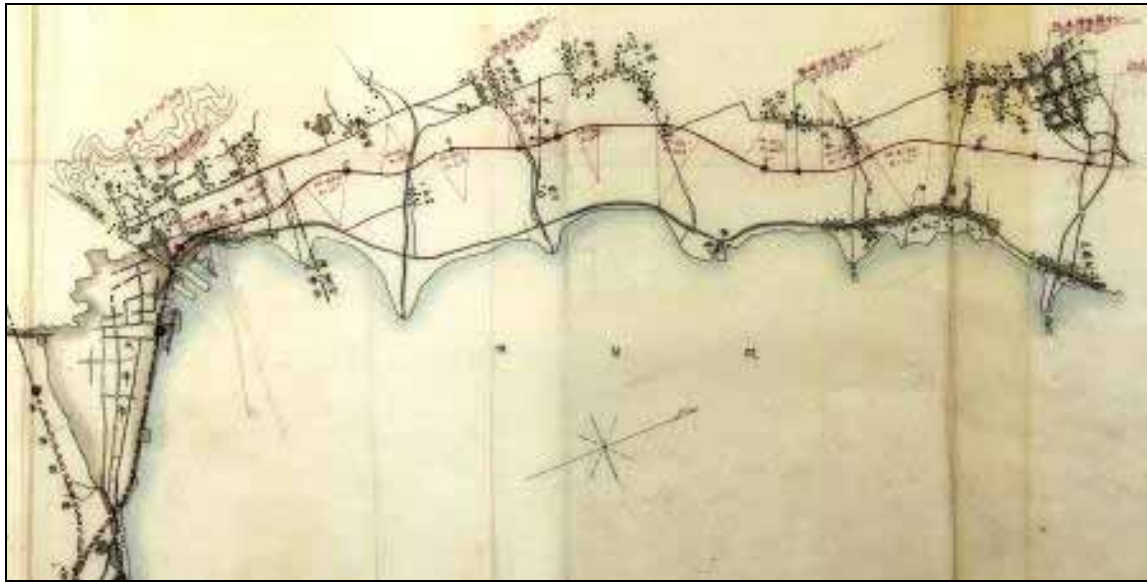
「株式割当調書（神崎郡役所）」

大正8年(1919年)12月21日()

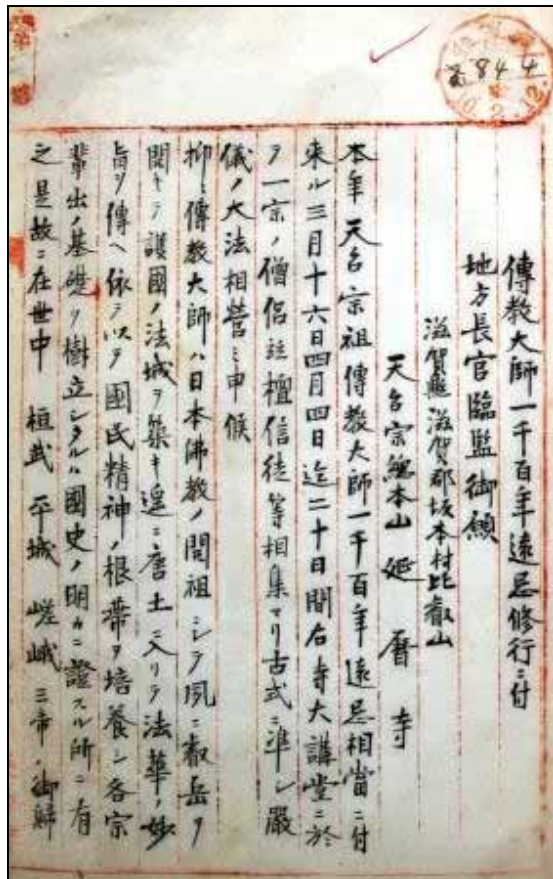
神崎郡役所が県へ提出した調書には、各村への「割当数」と「申込数」、足りない分はさらに勧誘する予定であることなどが書かれている。県から郡への割り当てが、さらに郡から各村へ振り分けられていたことがわかる。

【大と7(26)】

町村名	割当数	申込数	備考
町村名	九〇	一一二	備考
山上村	一一〇	一一二	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
御園村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
八日市町	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
建部村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
旭村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
南五箇荘村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
北五箇荘村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
五峰村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
能登川村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
伊庭村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘
八幡村	一一〇	一一一	九割当り、直さぬ数ハ勧誘



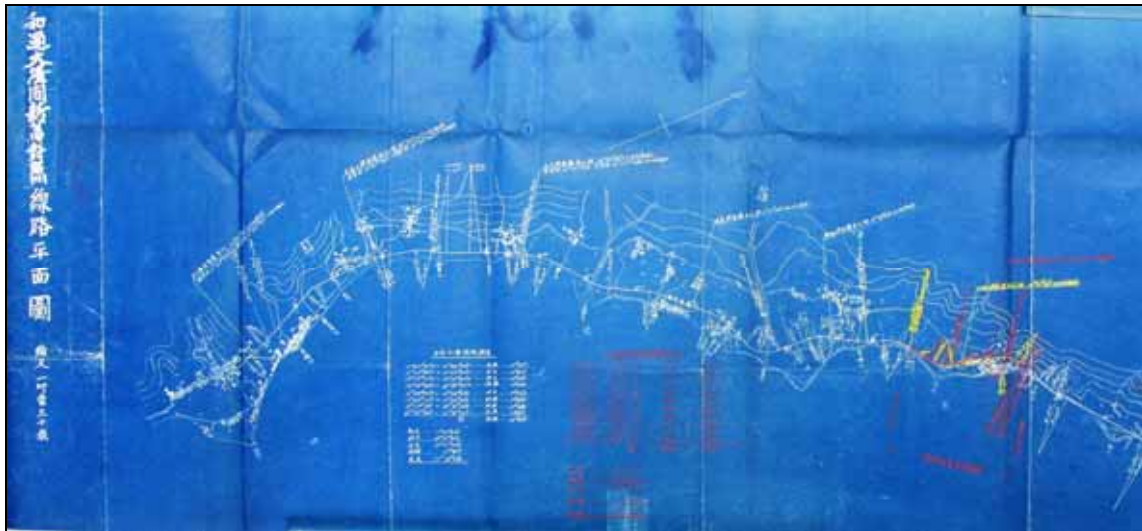
「大正8年12月16日付工事施工認可申請書附属 線路平面図」 ()
 この時点では、「西大津」から「坂本」停車場までの工事を予定していた。しかし、地元との「関係」によって坂本の停車場の位置が変更になり、新たに停車場名を「三井寺下」から「叡山」として、大正9年8月に変更の申請を行っている。 【大と8(12)】



「伝教大師一千百年遠忌修行に地方長官臨監御願」
 大正10年(1921年) ()

延暦寺は大正10年3月16日から4月4日まで伝教大師(最澄)の遠忌を開催した。文書は、延暦寺から文部省に出された地方長官出席の依頼。国はこの願を取り上げなかったが、滋賀県には、前例に従って出席してよいと通達したようである。
 江若鉄道は、この交通の便を供するというので、延暦寺代表者を発起人に加え、天台宗の各寺院から出資を得た。実際に鉄道は遠忌の前日、15日に開通している。

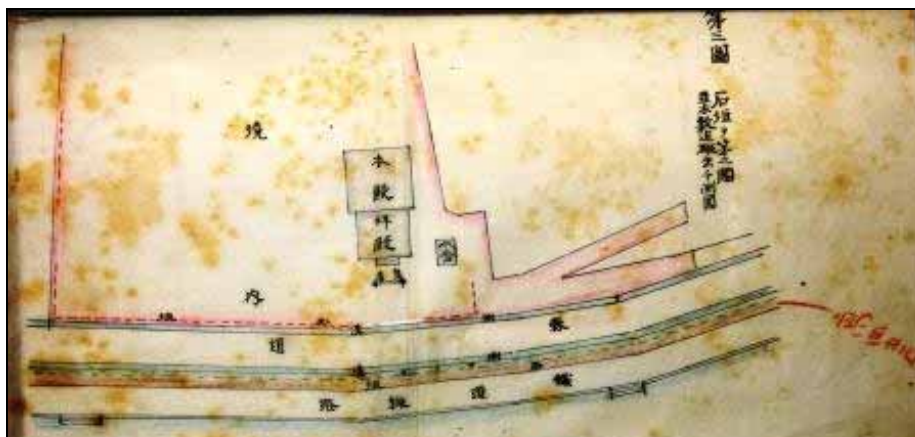
【大す200(11)】



「和邇・大溝間新旧対照線路平面図」 大正15年(1926年)頃か ()
 住民の要望により駐車場の位置を移動させることになり、図を添えて路線の変更を申請した。黄色が変更後の路線。 【大と42(1)】



「白鬚神社の図」 大正14年(1925年) (・)
 江若鉄道株式会社が提出した「木戸、小松間工事施設許可申請」の添付書類のあとに綴じられている。ノートに色鉛筆などで書かれている。【大と42(3)】



「白鬚神社の石垣の図」 大正14年(1925年) (・)
 「白鬚神社の図」と同様。「石垣は汽車より外に設ける」と、メモがある。 【大と42(3)】